

Camino de al-Andalus

Maribel Fierro CCHS (CSIC) y Luis Molina EEA (CSIC)

Los conquistadores musulmanes no tuvieron ni incentivos ni presiones para adoptar el uso de vehículos rodados con los que no estaban familiarizados. Tampoco tenían incentivo alguno en restaurar el sistema de vías romanas, dado que sus animales de carga no necesitaban de él

¿Vehículos con ruedas en al-Andalus?

Del ulema cordobés Muḥammad b. Waḍḍāḥ (m. 900) ponen de manifiesto sus biógrafos una serie de virtudes y muestras de piedad que se manifestaron en distintos episodios de su vida. Su confianza en Dios era tan grande que llegó al siguiente extremo: hallándose dando clase en su casa cordobesa, vinieron a avisarle de que su hijo pequeño estaba en peligro de muerte; él, sin inmutarse, prosiguió con lo que estaba haciendo. Más tarde, volvieron a comunicarle que el niño se encontraba fuera de peligro y fue entonces cuando reveló que en ningún momento había dudado de que ello así sucedería: en efecto, había visto cómo su hijo ese mismo día había dado una limosna a un pobre y esa buena acción le había puesto a salvo de cualquier peligro, de acuerdo con el hadiz según el cual Dios aleja la muerte de todo aquél que haya dado una limosna.

La razón de que su hijo se encontrase en peligro de muerte era que había sido atropellado en una calle cordobesa por un vehículo con ruedas (*al-ʿaḡla*). El accidente ocurrió en una fecha indeterminada en la segunda mitad del s. IX y esta mención a tráfico rodado es llamativa por no ser usual en al-Andalus, como ya puso de manifiesto en su día Evariste Lévi-Provençal.

En un libro titulado *The camel and the wheel* publicado en 1975, Richard Bulliet explicó por qué era inusual encontrar referencias a tráfico rodado en territorios del mundo islámico que previamente habían formado parte del Imperio romano: la razón es que se produjo la progresiva transformación de una red viaria pensada para dicho tráfico al favorecerse el transporte de mercancías a lomo sobre todo de un animal de carga, el camello. Bulliet intentó precisar los ritmos de este cambio dentro de lo posible, teniendo naturalmente en cuenta las situaciones de partida que fueron distintas según las regiones. En cualquier caso, la ausencia de vehículos con ruedas - que no de la rueda

que se mantuvo en las norias, en los molinos y en las alfarerías- tuvo una influencia destacada tanto en la caminería como en la topografía urbana.

Los caminos entre ciudades

Los camellos, los burros y los peatones no necesitan caminos pavimentados. En el Norte de Africa y en la Península Ibérica predomina el clima cálido y seco y es más fácil caminar sobre la tierra. El coste del mantenimiento para vías sin tráfico rodado era pequeño si bien apenas si tenemos noticias al respecto. La construcción de puentes era la inversión mayor que se requería, siendo también importante asegurar la pernoctación de los viajeros en cada etapa. Una caravana de animales de carga puede hacer aproximadamente 32 km por etapa, por lo que un buen camino ofrecerá un lugar para pararse tras cada etapa, algo de lo que daba cumplida cuenta el género de *al-masālik wa-l-mamālik* en el que solían registrarse dichas etapas.

En al-Andalus, a diferencia del Norte de Africa, nunca llegó a haber un número sustancial de camellos ya que los conquistadores árabes y beréberes y los que posteriormente se establecieron no eran camelleros (ss. VIII-primera mitad s. XI). A finales del s. XI, los almorávides gobernaron al-Andalus y estos sí eran beréberes camelleros, pero estuvieron relativamente poco tiempo. Al no establecerse una población de camelleros especializada en su cría, los camellos no tenían ninguna oportunidad de prosperar en la zona en número suficiente para acaparar el transporte. En la Península Ibérica, pues, el camello no fue el que desplazó a la rueda. Bulliet señala que este hecho en principio debilita su teoría de que la desaparición del tráfico rodado en Oriente Medio y el Norte de Africa ocurrió precisamente por la competencia del camello. Pero, según Bulliet, el caso de la Península Ibérica¹ no socava su teoría aunque por distintas razones. En el caso de la Península Ibérica lo que ocurrió, dice Bulliet, fue que el tráfico rodado ya había declinado considerablemente antes de la conquista musulmana. La España romana había conocido la rueda como la habían conocido los celtíberos y los colonos cartagineses antes. Pero la invasión de vándalos, alanos, suevos y visigodos habría traído consigo un declive en la calidad de los caminos y por tanto del tráfico rodado². Por ello, cuando los musulmanes conquistaron Iberia, no tuvieron ni incentivos ni presiones para adoptar el uso de vehículos rodados con los que no estaban familiarizados. Tampoco tenían incentivo alguno en restaurar el sistema de

¹ Otros casos en los que el camello tampoco acabó predominando fueron Turquía y la India.

² La visión ofrecida por Javier Arce no coincide con la de Bulliet.

vías romanas dado que sus animales de carga – en el caso ibérico sobre todo mulas– no necesitaban de él. El geógrafo oriental Ibn Hawqal (s. X) documenta que en al-Andalus las gentes no iban a pie, excepto los que ejercían bajo oficios y que las mulas robustas eran la especialidad del país. Las mulas procedían mayoritariamente de Mallorca. De esta manera, el tráfico rodado por parte de la población local debió decaer aún más. Pero nunca desapareció del todo, dándose una recuperación posterior que, siempre según Bulliet, no se vio influida por la influencia tecnológica de las tierras no musulmanas.

Las vías de época romana y de época musulmana

Las fuentes de información escritas que son útiles para el estudio de los caminos son básicamente de dos tipos:

- Itinerarios descritos en obras geográficas
- Trayectos de las campañas militares.

Por lo que se refiere a la arqueología, esta nos permite identificar el trazado de una vía; es más difícil que pueda suministrar información sobre los aspectos diacrónicos de su utilización.

Como se ha dicho antes, los requerimientos de infraestructura de las vías utilizadas en las regiones islámicas del Mediterráneo medieval (Oriente Medio y Norte de Africa) son mucho menores que en civilizaciones que utilizan la rueda, aunque la libertad que puede dar la no utilización del carro se ve limitada por la obligatoriedad de paso por puntos determinados, bien por motivos geográficos (puertos de montaña, vados), de infraestructuras (puentes) o de intendencia (suministro de agua, postas).

En cuanto a las labores de mantenimiento de esa infraestructura viaria, entre las actuaciones que el emir debía emprender por imperativo de la ley religiosa islámica y con vistas al interés general (*maṣlaḥa*) se hallaban en lugar destacado las obras públicas y, dentro de ellas, las tendentes a mantener y mejorar las vías de comunicación. Sin embargo, las fuentes árabes no suelen detallar intervenciones concretas de los soberanos omeyas andalusíes ni de sus funcionarios sobre los caminos interregionales, con la excepción de las reparaciones y reconstrucciones de puentes. Incluso en este caso, la gran mayoría de las noticias sobre intervenciones en puentes se refieren al medio urbano o periurbano, por lo que hemos de reconocer que carecemos de información detallada sobre la política seguida por los poderes públicos andalusíes en relación al mantenimiento y mejora de la red viaria general. En menor medida, se puede decir lo

mismo de las noticias que poseemos sobre reparaciones y obras nuevas en calzadas, que sólo atraen la atención de los cronistas cuando se llevan a cabo en el entorno más próximo a las urbes principales.

Itinerarios militares

El análisis de las rutas seguidas por las tropas que llevaron a cabo la conquista de la Península Ibérica en el 711 es interesante porque podría darnos una idea aproximada del estado de los caminos en época visigoda y del grado de conservación de las calzadas romanas, cuestiones sobre las que sabemos muy poco.

Sin embargo, los itinerarios de la conquista musulmana del 711-12 no son seguros en modo alguno. Disponemos únicamente de dos relatos de la conquista que nos puedan servir para nuestro propósito: el de Aḥmad al-Rāzī y el de ʿArīb, ambos del s. X y coincidentes en las líneas generales, pero divergentes en los detalles. La tercera versión, la surgida en medios egipcios en el siglo IX, es más una recopilación de noticias aisladas sin un hilo argumental que las organice, por lo que no debemos esperar de ella ninguna descripción de itinerarios.

Las versiones de Aḥmad al-Rāzī y de ʿArīb precisan que el camino seguido por Ṭāriq fue descartado posteriormente por Mūsà de forma voluntaria, para poder conquistar en persona lugares que no habían sido capturados antes por Ṭāriq. Sus recorridos acabaron confluyendo en Toledo. Según al-Rāzī, Ṭāriq, tras derrotar al ejército visigodo en el Guadalete, se dirigió hacia Écija, para continuar luego hacia Toledo. ʿArīb, por su parte, traza un recorrido que pasa por Sidonia, Morón, Carmona, Sevilla, Écija, Córdoba y Toledo. El recorrido de Mūsà es, en la versión de al-Rāzī, Sidonia-Carmona-Sevilla-Mérida-Toledo, desde donde, una vez unidas sus tropas con las de Ṭāriq, se dirigen a Zaragoza. ʿArīb lo hace pasar por Niebla, Beja, Mérida antes de llegar a Toledo.

Es preciso reparar en que estas dos narraciones sobre los itinerarios seguidos por los conquistadores son, aunque coincidentes en los aspectos generales, muy distintas en los detalles si analizamos los recorridos. Como es imposible decidir a cuál de las dos se le puede conceder más credibilidad –más aún, no podemos estar seguros de que no sean ambas erróneas–, sería ilusorio extraer conclusiones de unos datos tan inciertos. Hemos de tener a la vista en todo momento que la redacción de esas dos versiones se produce en el siglo X, en su primera mitad en el caso de al-Rāzī (m. 955), en la segunda en el de ʿArīb (m. c. 980). Es decir, más de dos siglos y medio después de los acontecimientos

que describen. Por otra parte, el desierto historiográfico que reina en al-Andalus antes de la aparición de al-Rāzī nos obliga a suponer que nuestros dos autores tuvieron que recurrir a tradiciones transmitidas oralmente cuya fiabilidad –o, al menos, su concreción– no podía ser muy alta. No podemos descartar la posibilidad de que el detalle de los itinerarios de la conquista fuese una elaboración *a posteriori* en la que se tomaría como modelo la realidad viaria existente en el momento en el que ellos escriben sus obras.

El tradicional estudio de Sánchez Albornoz sobre las rutas de la conquista musulmana hallaba muchas coincidencias entre éstas y algunas calzadas romanas, pero, a la vista de las salvedades que acabamos de presentar, sería muy aventurado deducir de dichas coincidencias que la red viaria romana se hallaba en perfecto uso en los últimos años del reino visigodo. Hay casos en que tal deducción se ha hecho, por ejemplo, en relación a la zona del señorío de Villena (la Mancha de Montearagón) donde, según María Jesús Rubiera, las vías romanas estuvieron plenamente vigentes en época árabe, con mínimas variantes en sus itinerarios.

Si en lugar de las inseguras rutas de la conquista nos fijamos en el itinerario de una campaña militar bien documentada en las crónicas, podremos tener una idea más cercana a la realidad –con las limitaciones que expondremos– del uso que se hacía en al-Andalus de la infraestructura viaria romana.

El estudio pormenorizado del recorrido de una campaña militar de ‘Abd al-Rahmān III en el año 935 llevado a cabo por Jesús Zanón, demuestra que la ruta seguida coincide en buena medida con la de vías romanas conocidas, pero que, al mismo tiempo, podía apartarse de ellas en cualquier momento. Es decir, el trazado de las vías romanas seguía siendo el eje de comunicación más conveniente, en especial para largas distancias, pero no era infrecuente que fuera abandonado en momentos y en tramos concretos por los motivos que fueran. No hay que perder de vista que la mayoría de las descripciones detalladas de caminos en época musulmana provienen de itinerarios de campañas militares y que las necesidades de un contingente de tropas en marcha eran muy distintas de las que podía tener un viajero solitario o en grupo pequeño. Por eso no podemos aceptar sin reservas el testimonio de estas expediciones militares como fuente para el estudio de la caminería de al-Andalus. El hecho de que sus recorridos coincidiesen en buena medida con las antiguas vías romanas podría ser interpretado en el sentido de que éstas se mantenían en buen estado y plenamente vigentes, pero también es posible que las infraestructuras hubiesen desaparecido total o parcialmente, a

pesar de lo cual el recorrido de esos caminos, aun sin calzada material, seguiría siendo el idóneo. En sentido contrario, cuando el trayecto del ejército se aparta del trazado de la vía romana tampoco puede ser interpretado en el sentido de que la ruta hubiera cambiado, pues puede ser debido a la búsqueda de lugares de acampada, de aguada, de forrajeo, etc. que en la ruta de la vía romana no se encontraran en la medida que requería la intendencia de un amplio contingente de individuos y sus correspondientes animales de carga y silla.

Las obras geográficas aportan una información abundante, pero poco detallada. La delimitación de las vías de comunicación es uno de los objetivos primordiales de este género literario tan cultivado en todo el mundo islámico, como lo demuestra el hecho de que muchas de sus obras más representativas lleven el título de *al-masālik wa-l-mamālik* (“caminos y reinos”), que en ocasiones es utilizado para denominar el género en sí.

Su ventaja con respecto a las noticias que se pueden extraer de los itinerarios militares es que reflejan el uso cotidiano de viajeros individuales y caravanas comerciales, que no tenían los condicionantes estratégicos y de intendencia de grupos numerosos como eran los ejércitos. Contamos con algún estudio comparativo de algunos itinerarios coincidentes en varios geógrafos, como es el caso del artículo de Alfonso Carmona referido a las vías murcianas, donde se pone de manifiesto que, por poner un único ejemplo, el camino desde Córdoba a Murcia o Lorca no tenía un recorrido fijo, sino que cada autor diseñaba una ruta distinta, siendo la única localidad intermedia en la que coincidían casi todos la de Guadix. Esta variedad de recorridos es más llamativa si se repara en que existía una ruta que seguía calzadas romanas y que debería haber sido utilizada con preferencia. Además, este camino entre Córdoba y las costas murcianas debía de ser muy frecuentado, porque los puertos de esa zona eran puntos de salida para el tráfico marítimo que se dirigía a oriente.

El testimonio de al-‘Uḡrī, el más importante de los geógrafos andalusíes, es significativo en cuanto nos ofrece en varias ocasiones dos rutas para unir dos ciudades, una con jornadas más cortas y otra, a la que suele llamar “el camino de las caravanas” (*tāriq al-rifāq*), con menos jornadas. Por ejemplo, en el camino de Sevilla a Niebla, la ruta general tiene cinco etapas, mientras que la de las caravanas sólo tiene dos (entre ambas localidades hay unos 70 km de distancia).

Todos estos ejemplos demuestran que no existía una estructura viaria establecida y que los viajeros disponían por lo general de varias opciones para trasladarse de un lugar a otro.

Como resumen, podemos afirmar que tres factores intervienen en la cuestión de la caminería de al-Andalus y la pervivencia de las calzadas romanas:

- topografía del terreno y puntos de interés (*mansiones/manāzil*, aguadas, etc.), que influyen de forma determinante en la configuración física de una ruta. Es posible que en ocasiones la coincidencia entre un itinerario documentado y una antigua calzada romana siga existiendo aunque ésta haya desaparecido, por tratarse de la ruta más favorable – incluso la única- entre dos puntos.

- necesidades de los viajeros, pues no tiene los mismos requerimientos el desplazamiento de un contingente numeroso, como un ejército, que el de una caravana o el de un viajero que marcha en solitario o en grupo reducido. Las rutas podían ser distintas en cada caso.

- interrelación entre localidades por las que pasa un camino y el propio camino. Una localidad por la que deja de pasar en un momento dado una ruta interregional pierde irremediabilmente relevancia, pero, en sentido contrario, el hecho de que una población incremente su importancia por los motivos que sea (administrativos, estratégicos, económicos), puede provocar la modificación de un camino. Por citar un ejemplo, la pérdida de capitalidad de cora de Oreto, trasladada a Calatrava la Vieja, produce un cambio sensible en la ruta que unía Córdoba y Toledo, que en ese punto se desvía hacia el oeste unos 40 km.

Teniendo en cuenta todos estos factores, parece evidente que no se puede hablar de pervivencia del sistema de comunicaciones viarias romano. Y ello por dos motivos, porque el Estado deja de preocuparse por el mantenimiento de las infraestructuras –sólo lo vemos intervenir en los entornos de las grandes ciudades- y porque el sistema de transporte, no basado en vehículos de ruedas, permite una muy gran discrecionalidad a la hora de elegir ruta.

Hay dos campos sobre los que es preciso trabajar más a fondo porque poseen una potencialidad que no ha sido explotada a fondo:

- narraciones biográficas y autobiográficas de ulemas y literatos en las que se incluyen datos sobre sus viajes. En el trabajo de Carmona antes mencionado se aprovechan las informaciones que dan Ibn ʿYubayr (m. 1217) e Ibn Saʿīd (m. 1286) en sus *riḥla*-s. La intensa movilidad de este tipo de personajes y el gran desarrollo del género biográfico

nos pueden aportar datos sobre las vías de al-Andalus, datos que, además, son un reflejo de la realidad cotidiana mucho más cercano que el de las campañas militares.

- utilización de técnicas de SIG (Sistema de Información Geográfica, en inglés GIS), para poner a prueba la viabilidad real de itinerarios documentados en fuentes históricas. Un reciente trabajo de Eneko López es un claro exponente de las posibilidades de esas técnicas.

* Esta panorámica basada en los estudios citados en la Bibliografía se presentó en 2017 en el VIII Taller Toletum *¿Conectando ciudades? Vías de comunicación en la Península Ibérica*, Universidad de Hamburgo. <https://www.toletum-network.com/es/2017/10/toletum-viii-staedte-verbinden-kommunikationswege-auf-der-iberischen-halbinsel/>

Bibliografía

Arce, Javier, “La ciudad en la España tardorromana: ¿continuidad o discontinuidad?”, *Ciudad y comunidad cívica en Hispania (siglos II y III c.C.)*, Madrid, 1994, 177-184

Bulliet, Richard, *The camel and the wheel*, Cambridge, Mass., 1975

Carmona, Alfonso, “Las vías murcianas de comunicación en época árabe”, en *Caminos de la Región de Murcia*, Murcia, 1989, 152-166.

Franco Sánchez, Francisco, “*al-Masālik wa-l-Mamālik*: precisiones acerca del título de estas obras de la literatura geográfica árabe medieval y conclusiones acerca de su origen y estructura”, *Philologia Hispalensis* 31/2 (2017), 37-66.

Garcés Tarragona, Ana M. y Pedro J. Ripoll Vivancos, “De “Sikka” a Zuqueca: un topónimo caminero de Oreto (Granátula de Calatrava, prov. Ciudad Real)”, *X Congreso Internacional de Caminería Hispánica (MADRID, 2010)* <http://www.biblioarqueologia.com/articulo.php?id=609>

López de Marigorta, Eneko, “La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG”, *Arqueología y Territorio Medieval* 19 (2012), 33-58.

Molina, Luis, “Un relato de la conquista de al-Andalus”, *Al-Qanṭara* XIX (1998), 39-65 y “Los itinerarios de la conquista: el relato de ‘Arīb”, *Al-Qanṭara* XX (1999), 27-45.

Rubiera, María Jesús, *Villena en las calzadas romana y árabe*. Alicante: Universidad de Alicante, 1985.

Sánchez-Albornoz, Claudio, “Itinerario de la conquista de España por los musulmanes”, *Cuadernos de Historia de España* n° 10 (1948), 21-74.

Zanón, Jesús, “Un itinerario de Córdoba a Zaragoza en el siglo X”, *Al-Qanṭara* VII (1986), 31-51

Zozaya, Juan, "Caminería en Al-Andalus: Caminería en época Omeya", *Atlas de caminería hispánica*, Volumen I, *Caminería peninsular y del mediterráneo*, Madrid, 2011 (<http://www.worldcat.org/title/atlas-de-camineria-hispanica-volumen-i-camineria-peninsular-y-del-mediterraneo/oclc/842215713>)